

## Région

### Trois questions à.... serge bitboul pdg de geci international

## « On entre dans le "dur"! »

**Serge Bitboul confirme son plan de vol pour la production du Skylander même si « le calendrier est serré, il sera respecté. »**

Les premiers copeaux chez Baccarat Précision en Lorraine, c'est un symbole ? Serge BITBOUL « C'est une cérémonie symbolique qui démontre qu'on rentre dans "le dur" après avoir beaucoup travaillé le dessin, l'ingénierie. Là on commence les fabrications. On le fait chez un sous-traitant lorrain, une très belle entreprise de mécanique qui va nous fournir une pièce de structure. Il s'agit de la production de pièces primaires, des pièces uniques utilisées dans la structure de l'avion que ce soit fuselage, cockpit, voilure, empennage ou dérive. Une vingtaine de sociétés feront des pièces primaires. On en a retenu les deux tiers, dont une moitié en Lorraine. Une autre vingtaine fera des sous-ensembles, elles sont en majorité dans le Sud-Ouest. On a donné la priorité à des entreprises implantées dans un rayon de 300 km autour de Chambley, pour avoir une réactivité de 24 h en cas de modification de la pièce primaire. On a plus de 150 équipements divers et variés. Les parties les plus importantes, moteurs, hélices,

avionique, prennent le plus de temps à la fabrication. Un moteur il faut onze mois pour le réaliser. On finalise actuellement moteur, hélice, train d'atterrissage. Par contre, pour les pièces moins importantes, on choisira les sous-traitants dans les mois qui viennent. » Respecterez-vous le calendrier de développement du Skylander SK 105 ? « Des sous-ensembles sont déjà assemblés chez les sous-traitants, pour le cockpit, le fuselage. Pour les quatre premiers avions qui sont des prototypes, cela se fera dans le hangar actuel. Deux vont voler, deux serviront aux essais et tests divers qui vont durer jusqu'à dix-huit mois. Le 5e avion, destiné au client n° 1 sera assemblé dans la nouvelle usine. Le calendrier est serré, on le respecte. Avec les premiers essais en 2011 et la livraison au premier client fin 2012. Pour ce qui est du coût, l'investissement reste autour de 100 M€. » La crise ne va pas altérer votre projet ? Que dites-vous à ceux qui sont encore sceptiques sur le SK 105 ? « La crise est parfaite pour notre produit. Comme notre avion est économique, à l'achat et à l'exploitation, il répond à une demande d'avions beaucoup moins

sophistiqués. On revient d'une mission en Amérique du Sud, les gens nous disent que c'est l'avion dont ils avaient rêvé. On négocie en ce moment, ça prend du temps. Dès qu'on aura finalisé les équipements, les commandes fermes suivront. Je confirme la production de 1 500 avions en vingt ans. Aux sceptiques, je dis que ce marché est encore plus large. Notre avion intéresse également les militaires, et son moteur le PT6 de Pratt & Whitney ne craint rien en cas de cendres volcaniques. Et la flotte actuelle est vieillissante. Aujourd'hui, avec une économie globalisée, il existe des besoins croissants en transport aérien, particulièrement en courte distance. Et pour ça, on a besoin de turbopropulseur comme celui que nous allons produire en Lorraine. »

**Propos recueillis par B. K.**